SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 14 y 18 minutos)

Para la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado es un verdadero honor recibir por primera vez al señor Ministro y a sus colaboradores, y aprovechamos la ocasión para desearles una buena gestión en una Cartera tan importante.

La invitación de esta Comisión es con el fin de que el señor Ministro nos dé un panorama de su Ministerio, de sus posiciones y de lo que entienda que nos puede informar.

SEÑOR MINISTRO.- Señor Presidente: para mí también es un honor, un gusto y entiendo que una necesidad establecer este modo de trabajo y de relacionamiento que, seguramente, mientras dure en el cargo, será muy fluido porque a nosotros nos interesa mucho y valoramos lo que se va recogiendo de estos intercambios, que resultan imprescindibles en la actividad política.

He venido acompañado, en esta oportunidad, de la señora Directora de Vialidad, la ingeniera Susana García, del señor Director de Hidrografía, ingeniero Edi Juri, del arquitecto Richero, que es un funcionario de carrera del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y una persona a la que le hemos pedido que nos ayude, justamente, en este intercambio que aspiramos a mantener con el Parlamento -de modo que él, de algún modo, también esté al tanto del funcionamiento, tanto de esta Comisión del Senado como también de la correspondiente de la Cámara de Representantes- y del ingeniero Lazo, que es el Subsecretario de la Cartera.

El carácter abierto de la invitación, que tan sintéticamente expresara el señor Presidente, nos planteó la interrogante en cuanto a en qué tiempo y de qué modo debíamos abordar una temática tan amplia y con tantas derivaciones. Eso originó el temor -que, incluso, sigo teniendo- de que algún planteo, que procure ir abordando todos los capítulos y desarrollando todos los temas, sea demasiado extenso.

SEÑOR PRESIDENTE.- A los efectos de poner la casa en orden, debo decir que el compañero de Comisión, señor Senador Fernández Huidobro, nos adelantó que debe concurrir a otra Comisión a la hora 15 y creo que el señor Senador Vaillant nos planteó la misma inquietud.

No le estamos pidiendo un informe sobre la totalidad de la gestión, sino que haga simplemente un repaso de lo que ha sucedido desde el 1º de marzo al día de hoy sobre lo que entienda nos pueda interesar, a los efectos de tener un panorama general. Obviamente, a un Ministro que concurre por primera vez a la Comisión no vamos a pedirle un informe exhaustivo porque, seguramente, eso nos llevaría un tiempo del que no disponemos en el día de hoy, dado que están convocados el Senado y la Asamblea General.

SEÑOR MINISTRO.- En ese caso, voy a efectuar algunos comentarios acerca de algunos temas que están presentes en el Ministerio y que a todos nos preocupan. Adelanto que está abierta la posibilidad de que puedan abordarse algunos aspectos en particular, sin perjuicio de la presentación del Presupuesto Quinquenal, sobre el cual estamos trabajando, por lo que no va a demorar mucho en llegar. Desde luego, a partir de allí, quizás surjan otros puntos además de los intercambios que vamos a realizar en esta Comisión.

Entrando en el tema, diría que, contrariamente a las perspectivas que se definían en la presentación del Presupuesto Quinquenal anterior, cuando se aguardaba un proceso de desarrollo económico del país junto al proceso de desarrollo imprescindible de la infraestructura -y, por lo tanto, la puesta en marcha de varios proyectos que se enunciaban- estamos llegando cinco años más tarde a esta Comisión, en una situación del Uruguay que no es la misma de aquel entonces, y no sólo eso, sino que no confirmó, lamentablemente, aquella percepción. Quiere decir que llegamos a estas instancias preparatorias del Presupuesto Quinquenal próximo con un Uruguay que ha atravesado la crisis del 2002, con todas sus consecuencias, lo que, por cierto, ha incidido en la economía general del país, en la situación y en la vida de los uruguayos y en los usos de los distintos servicios -tanto los que tienen que ver con los ciudadanos, como los de la actividad empresarial- además de una reducción drástica en las inversiones que normalmente se proyectaban en el Presupuesto Nacional en esta materia. Casi podríamos decir que -sin ser el único- uno de los factores fundamentales que hubo en la búsqueda de un equilibrio en la economía del Presupuesto Nacional, fue la reducción de las inversiones; tal vez, haya sido el capítulo principal. Ello -como es evidente- influye en la gestión de este Ministerio y esas limitaciones comprometen también el desarrollo de la actividad futura, no sólo porque modifican el punto de partida -aún tenemos pendiente la realización de muchísimas de las obras que en aquel entonces estaban planteadas como una necesidad para el Uruguay- sino, además, porque los recursos que uno prevé disponer para inversiones en el Presupuesto todavía están lejos de recuperar los niveles normales para otras épocas.

Entonces, estos dos factores están presentes pero, sin embargo, el Uruguay va saliendo de sus dificultades y de sus crisis, generando necesariamente actividad económica. Y nosotros somos conscientes de que para que esa actividad económica pueda seguir un camino de desarrollo y de crecimiento, y para poder sostener dicho crecimiento económico, es imprescindible realizar los máximos esfuerzos con el fin de que la infraestructura no quede atrás.

A nuestro entender esta es casi una condición para sostener el crecimiento del país y devolverle la potencialidad de otras épocas, del mismo modo que, para que los efectos de este crecimiento lleguen al conjunto de la ciudadanía, es necesario acompañarlo con obras de infraestructura. Estas últimas sirven por lo que son en sí mismas, por los instrumentos que constituyen, pero también por el trabajo que generan y, por lo tanto, por el factor de fuerte influencia en la distribución que significan.

Frente a esto, hemos procurado ver cómo podíamos no eludir el desafío de abordar el retraso en obras que se ha acumulado y la necesidad de seguir acompañando el crecimiento, con recursos restringidos desde el punto de vista de lo que son los recursos propios del Estado, pero también con posibilidades limitadas de acceder a líneas de financiamiento externo, que existen pero que están limitadas por una situación financiera que no permite aumentar un endeudamiento que actualmente constituye un factor que

compromete enormemente el funcionamiento de todo el país. Por ello hemos reiterado en diversas ocasiones un tema -que queremos compartir en esta Comisión porque tal vez deba analizarse aquí y encontremos una solución al mismo- que tiene gran importancia para nosotros y que consiste en la necesidad de recurrir a distintos caminos para que exista participación de privados que se comprometan en inversiones y negocios vinculados al desarrollo de infraestructura de manera de concretar lo que el Estado no puede hacer solo con sus propios recursos.

Este punto referido a la participación del sector privado es como aquello del crecimiento de la torta antes de distribuirla: no es una novedad que traigo aquí -algunos pueden pensar que es una que plantea un representante del Frente Amplio- ya que el tema ha sido reiteradamente diseñado. Sin embargo, no se han logrado los resultados que el país esperaba y necesitaba y peor aún, se han comprometido los propios instrumentos a partir de un conjunto de acciones que hicieron de los mismos objeto de la desconfianza pública quedando bajo sospecha. Al respecto, tenemos algunos casos que valdría la pena analizar, a efectos de tener un ejemplo de lo que no debemos repetir para recuperar esos instrumentos, ahora bajo sospecha, a fin de convertirlos nuevamente en factores útiles para recaptar esa inversión que para nosotros resulta indispensable.

Hechos estos comentarios generales, queremos referirnos a la actividad global del Ministerio que, como es sabido, abarca un área que tiene que ver con el transporte y otra que hace a las obras públicas, las que están interconectadas estrechamente. En materia de transporte de carga carretero, nos proponemos lograr el fortalecimiento de la profesionalización del mismo. En tal sentido se ha avanzado en los últimos años, generándose a su vez un conjunto de dificultades porque hubo sectores que quedaron rezagados y no pudieron acceder a la profesionalidad, lo que se ha traducido en situaciones de informalidad, de evasión y, finalmente, en problemas sociales.

Estamos convencidos de que tenemos que profundizar en la profesionalización del sector. Debemos ir más lejos, no quedarnos a mitad de camino, no limitarnos porque haya retrasos, sino que debemos avanzar porque es esencial para el mejoramiento de las condiciones del transporte en el Uruguay y el apoyo de su economía, así como también para cumplir el objetivo de que el transporte de carga por carretera incida en la participación del mercado regional, pues si nos quedamos ello no será posible.

Paralelamente, creemos que la instancia presupuestal puede ser una buena oportunidad para discutir si tenemos mecanismos, a fin de lograr una categorización más afinada del transporte de carga y para generar los instrumentos que permitan el reenganche de aquellos sectores que viven del transporte carretero de carga, de camioneros que no han podido incorporarse al funcionamiento profesional.

Junto a este tema, y no como elemento exclusivo del sector, existen asuntos que están en el orden del día. La relación entre la capacidad que se ofrece y la demanda, es un factor permanente imprescindible. En este sentido el Uruguay ha tenido altos y bajos, en donde se producen desfases que repercuten negativamente en los precios o generan otro tipo de deformaciones en el mercado. El precio del gasoil y la política tributaria del sector de carga es un factor que estamos trabajando con la gente vinculada al Ministerio de Economía y Finanzas y al propio Directorio de ANCAP, porque tiene una enorme incidencia. Es un hecho que debemos corregir en todo el transporte relacionado con el combustible derivado del petróleo.

Hay otros temas que debemos abordar vinculados con la unidad de control, el famoso SUCTA. Entendemos que es cada vez más imprescindible el funcionamiento de los controles. En realidad, el tipo de controles ha quedado mediatizado. Además, significa una carga importante en el presupuesto del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, porque el mecanismo de control no quedó financiado solamente por el particular, sino que hay una coparticipación de la Cartera que presidimos en esta materia.

Tenemos la necesidad de no perder rueda en el relacionamiento, tanto con los organismos internacionales que regulan el transporte de carga en la región, como con la evolución de la tecnología. Existen nuevos elementos de desarrollo tecnológico que se están promoviendo desde Brasil, fundamentalmente, por lo cual no debemos aislarnos porque, más tarde o más temprano, van a llegar esas modalidades con sus consecuencias. Incluso, en este momento está en discusión un tema que nos hace temblar: me refiero a la altura de 4,10 metros que, como convención internacional, se establecía para el transporte de carga por carretera. Digo que nos hace temblar, porque en nuestro esmirriado presupuesto ello podría significar un sacudón que no sé cómo superaríamos.

Por otro lado, estamos coordinando con los titulares de la Dirección Nacional de Transporte y de la Dirección Nacional de Vialidad el tema de las balanzas para el pesaje. Si bien es cierto que existe un sistema que se ha tecnificado y que se ha mejorado, resulta insuficiente para poder regular y orientar realmente la circulación.

Me temo que a este ritmo me voy a ir demasiado lejos, por lo que voy a tratar de resumir.

En materia de transporte carretero de pasajeros, tenemos que partir de la base de que tenemos un buen nivel de transporte en general.

Es decir, que si comparamos nuestro sistema de transporte con el de la región, con el de América, insisto en que tenemos un buen nivel.

De todas maneras, aunque está regulado, somos partidarios de ello, y siempre hemos dicho que el transporte colectivo de pasajeros debía estar regulado por el Estado, pensamos que debe haber competencia entre los distintos sectores para lograr como resultado una mayor eficiencia en la aplicación de los servicios. Y en los últimos tiempos y como consecuencia de la crisis del país, se promovieron desde el Ministerio de Transporte determinadas medidas de racionalización que apuntaban a la disminución de servicios cuando el pasaje escaseaba y al ahorro de combustible. ¿En qué terminó esto? Terminó en que quedó sólo la regulación y desapareció la competencia.

Recuerdo que en la época de las dificultades de la empresa ONDA que terminó con su desaparición, uno de los argumentos fuertes era que por fin había terminado una etapa que formaba parte de la historia del país, pero se había abierto la posibilidad de la participación de distintas empresas compitiendo en el ofrecimiento de servicios. Resulta que las mismas empresas que surgieron para asegurar la competencia, hoy, de distintas formas, se han organizado alentadas por ese Decreto de racionalización del Ministerio y creemos que este es uno de los aspectos que tenemos que revisar. Debemos hacer lo propio con los aspectos tarifarios en general, es decir con los costos; lo digo por que fruto del sacudón del país quedaron alejados de la realidad, o sea, de las posibilidades del bolsillo de los usuarios, lo que no deja de ser un problema. Aclaro que la ecuación cierra y no es que no se

haya aplicado la ecuación paramétrica, sino que cambió el poder adquisitivo de la población y lo debemos tener en cuenta. Hay que saber, además, otros factores que los señores Senadores que son del interior deben conocer: no necesariamente la misma tarifa ofrece el mismo servicio y a las mismas localidades llegan con ese mismo precio servicios de calidad superior y otros de una calidad insuficiente. Este es un factor que nos corresponde regular en ese sentido.

Por otra parte, nos hemos comprometido a estudiar -empezando primero por el Area Metropolitana y luego extenderla a todo el país- una bonificación que abarque a los estudiantes en general y en eso estamos trabajando. Se trataría de un mecanismo que no queremos que redunde en perjuicio del resto de los usuarios, sino que tiene que aportar recursos genuinos para que no termine encareciendo el boleto de los que tienen la necesidad de recurrir al servicio.

Reservamos como comentario final sobre este tema lo relativo al Area Metropolitana. Nos proponemos promover una Unidad Reguladora de los servicios de transporte de dicha área y precisamente hemos hablado con los Intendentes electos y, por suerte, hemos encontrado en todos ellos un comentario favorable a la conformación de una Unidad que la concebimos por encima de las competencias del propio Ministerio de Transporte y Obras Públicas y de las propias autonomías municipales. Me refiero a crear, a partir de lo que la Constitución habilita, una Unidad que pueda depender del Poder Ejecutivo, pero que se nutra con una actitud ejecutiva y comprometida de los distintos actores. Es así que hemos hablado con los Intendentes de Montevideo, Canelones y San José que son los que a nuestro entender, en una primera instancia, están involucrados en el aspecto metropolitano del transporte.

En otros temas, seguramente, el Area Metropolitana puede y debe tener otros límites pero, en lo que tiene que ver con el transporte, nos parece que abarca Montevideo, una superficie importante de Canelones y una zona de San José, dado que la otra parte del departamento no integraría esta área.

En materia de transporte fluvial, creemos que el Uruguay tiene margen para promoverlo con mayores posibilidades, particularmente el de cabotaje. En ese sentido hemos comenzado a trabajar con una Comisión que pretendemos transformar en una especie de junta consultiva, de asesoramiento, integrada por todos los operadores -esto es, empresarios y trabajadores- vinculados al sector. Ya hemos celebrado algunas reuniones y nos parece que hay un conjunto de medidas que debemos tomar para que, acompañadas de otras iniciativas, tanto a nivel del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, de la Dirección de Hidrografía, como de las Comisiones especializadas que atienden la problemática del Río Uruguay y del Río de la Plata, podamos contribuir al desarrollo de un sector que puede tener una repercusión importante en la economía del país. No desvinculamos esto del tema Hidrovía, puesto que creemos que es un capítulo que tiene un conjunto de posibilidades muy grande y también una serie de dificultades que habría que abordar particularmente.

En el tema ferrocarril nos hemos planteado el desafío de aprovechar lo que para nosotros es la última oportunidad que tiene este medio de transporte - por lo menos, en la versión que conocemos en el Uruguay- de ponerse en pie, de ponerse en marcha. Hablo de la última oportunidad, porque si fracasamos me temo que lo estaríamos haciendo en la etapa en la que el ferrocarril va a pasar de esta situación de agonía al proceso de desaparición, que ya de alguna manera se percibe en el deterioro que ha tenido su patrimonio material. En ese sentido, aprovechar las necesidades forestales es casi la oportunidad que tenemos. Hemos estado analizando las alternativas y abierto una amplia rueda de consultas; hemos recibido múltiples planteos y nos inclinamos hacia, por un lado, fortalecer nuevamente la integración del ferrocarril. Concretamente, hemos analizado con bastante detalle la utilización del artículo 150. Hay un área en la que no tenemos ninguna duda de que debe revocarse y respecto a la de las comunicaciones y la explotación pensamos que es prácticamente imposible el desarrollo de la actividad, la operación del ferrocarril sin este sector.

Por otro lado también hemos estado analizando el tema del mantenimiento de la infraestructura vial. Proponernos revertir o superar el 150 no significa que queramos quedarnos con el ferrocarril anterior, sino que supone un paso necesario para promover formas de asociación que pueden darse con participación de privados, con formas de participación general, total o que puede ser -quizá sea el camino más probable- con formas de participación parcial, por la que se realicen negocios asociados que nos permitan, por un lado, recuperar la infraestructura para el Estado uruguayo y, por otro, a los particulares el traslado de su carga en el momento en que necesitan de ella para el abaratamiento de los fletes y, también, para felicidad de la Directora de Vialidad, que con ello evitará algunos pocitos en los caminos y carreteras.

Tenemos una situación muy delicada y compleja en el ámbito de PLUNA.

En ese sentido, PLUNA asociada a VARIG -que es un tema en sí mismo- así como está, no sólo no tiene futuro sino que ha sido, prácticamente con muy pocas excepciones, una sangría año a año. Es cierto que se puede decir que en muchos períodos dicha sangría no alcanzó los niveles anteriores a la asociación. Además, es una situación que se ha hecho insostenible porque a los problemas de PLUNA-VARIG Sociedad Anónima, se le han agregado las dificultades de VARIG, que era una empresa cuando hace años conformó la asociación y es otra en el momento actual y, por lo tanto, sostener la asociación, así como está, se hace imposible.

Hemos estado negociando, digamos, la posibilidad del divorcio con VARIG. Pero el divorcio factible -porque VARIG necesita también una salida- no nos garantiza el futuro de PLUNA. Y ese futuro lo estamos pensando a partir de otras formas de asociaciones en función de la limitación de recursos que tiene el propio Estado uruguayo. Hay empresas -desde tiempo atrás- que han hecho público su interés por hacerse cargo de la cuotaparte de la asociación. Se ha estado conversando con estas empresas y han comprometido la presentación de una oferta -que todavía no ha llegado- que sería estudiada con detenimiento. No obstante, existen otras propuestas que también se han estado analizando en forma paralela y los interesados, de distinto origen e integración, no han querido hacer público su interés, por lo cual nosotros cumplimos con no hacer público quiénes son estas empresas.

La cuestión es que la asociación con VARIG termina el 27 de junio y cualquiera entiende que existe, por lo tanto, la tentación de parte de los inversores de acercase lo más posible a esa fecha para lograr un mejor negocio, cosa que procuramos frustrar tomando una serie de medidas para asegurar el funcionamiento de PLUNA, más allá de la asociación. Sabemos que esto no es una solución perdurable y sostenible pero puede ser una salida de coyuntura hasta encontrar la mejor opción.

Como comenzamos a hacer alusión a las empresas vinculadas al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, quisiera referirme a la Administración Nacional de Puertos, que es otro tema en sí mismo. En relación a esto existe un plan maestro que está siendo evaluado por un programa de estudio de auditoría financiado por la cooperación española a través del Banco Interamericano de

Desarrollo y que resulta no retornable. A partir de dicho estudio aspiramos que se confirmen los aspectos del plan maestro que hay que llevar a cabo y se nos brinde la fundamentación de algunos ajustes que puedan ser necesarios, en momentos en que el puerto va a recibir algunas inversiones que creemos importantes. El desarrollo del puerto ha sido dinámico, con resultados positivos para el país y tiene la potencialidad de ir más lejos en los resultados. Para ello se ha comprometido por parte de la Terminal Cuenca del Plata, de la playa de contenedores, la construcción de un muelle con 14 metros de profundidad. Esto permitirá, en lo inmediato, la operación a 12 metros en el Puerto de Montevideo y la eventualidad de ir llegando hasta los 14 metros.

Por otra parte, este tema pone una vez más arriba de la mesa la necesidad o la importancia de la Comisión Administradora del Río de la Plata, porque está vinculado a la negociación con Argentina y con la empresa concesionaria del dragado de los canales principales del Río de la Plata. Necesitaríamos tener para el año 2008, por lo menos, una profundidad de 12 metros, en función de cómo se prevé la evolución del transporte fluvial y marítimo.

Una de las fortalezas que ha tenido el Puerto de Montevideo no surge por el éxito de la llamada terminal de contenedores en sí misma, sino que es producto de la competencia que se ha generado entre los operadores que operan desde la terminal y los que lo hacen desde el muelle de la ANP. En ese sentido, si uno mira los números, constata que la playa de contenedores no consiguió las cifras que se anunciaban antes de la subasta pero, en conjunto, la operación general del puerto las superó. Esto es lo beneficioso y está unido a un mejoramiento de la velocidad de los movimientos y del costo de la operación en el puerto. Por eso, cuando en la playa de contenedores se plantea la construcción de un muelle de mayor profundidad, precisamos que paralelamente la ANP, cumpliendo con el plan maestro, aborde la necesidad de una inversión similar para la construcción de un nuevo muelle, también de esa profundidad, de modo de seguir manteniendo las condiciones de competencia y de que el muelle estatal permita una operación similar al de la playa de contenedores. Esa es parte de la estrategia y hay previsiones de financiamiento de esta obra, que también tendría que estar finalizando en el año 2008. En el caso de la playa de contenedores, podemos decir que ya se iniciaron los trabajos preliminares a la construcción del muelle y, como siempre, nosotros estamos un poquito más atrasados pero pensamos que en los próximos días todo esto se va a acelerar.

Más allá del Puerto de Montevideo, la Administración Nacional de Puertos tiene jurisdicción sobre otros puertos, tal como el de Fray Bentos. Se trata de una franja de costa con condiciones portuarias que creemos que puede dar bastante más de lo que ha dado hasta ahora. Concretamente, Fray Bentos, se ha potenciado con las inversiones que se han anunciado. Además, nosotros hemos rescatado una inversión que estaba comprometida en el Presupuesto anterior para la prolongación de 75 metros del muelle de Fray Bentos, a fin de ponerlo en condiciones de competencia y de que pueda participar en eso que creemos que va a ser un "boom" en la zona. Hemos logrado algún éxito en este sentido y esperamos que a través de la Corporación Vial del Uruguay, que ha tomado las obras a su cargo, lleguemos a tiempo para rescatar parte del financiamiento del Banco Mundial, que había quedado postergado durante estos años y que nos permite la concreción de la obra.

Tenemos también Nueva Palmira que es otro punto que creo que necesita el apoyo de un conjunto de obras de infraestructura y algunas tareas de ordenamiento. Justamente, hemos encargado estudios que nos ayudarían a completar una visión estratégica del desarrollo de este punto y estamos trabajando en ello. Hay algunos emprendimientos y han aparecido interesados.

Por su parte, en el Puerto de Colonia está planteada, como necesidad principal, la solución del tema de una terminal de pasajeros acorde a lo que ha sido la categoría y el desarrollo que ha tenido la propia ciudad de Colonia desde el punto de vista turístico. Es nuestra intención ponernos en marcha para hacer un llamado en breve a fin de que se concrete esta terminal.

Con respecto a los problemas generales de infraestructura, se han agregado algunos problemas nuevos, no de ahora, sino de los últimos años, los que, históricamente, hacían que el Uruguay, estratégicamente, dependía del Río de la Plata y del puerto de Montevideo. Se ha generado en América -fruto de la necesidad de una comunicación horizontal pero, mucho más, fruto de cómo se van desarrollando en el mundo otros centros de actividad económica importante- la necesidad de construir comunicaciones horizontales, transversales, entre los océanos Atlántico y Pacífico.

Este es un desafío en el que Uruguay está algo retrasado, cosa muy peligrosa para nosotros porque la potencia que tiene actualmente en el comercio mundial toda la zona de Asia, incluso, en lo que tiene que ver con la utilización de materias primas que surgen de la propia América del Sur, ha generado una puja muy importante para lograr concretar distintas formas de conexión interoceánica. Reitero que Uruguay corre el riesgo de quedar desenganchado de esas formas de conexión. Nosotros creemos que tenemos que hacer esfuerzos para engancharnos en algunas líneas de conexión que no pasan por Uruguay. No hay caso, no pasan por Uruguay, pero tenemos que tener, tanto desde el punto de vista carretero como ferroviario, la posibilidad de engancharnos a ellas. La construcción del Transchaco en Paraguay ya llegó a la frontera de Bolivia y avanza rápidamente en sus carpetas y demás. Ustedes me dirán que todavía está el lío de si salen por Perú, por Chile o si se arregla el tema boliviano. Es cierto, pero esto estaba planteado hace muchos años y nosotros, ahora, corremos el riesgo de que surja una ruta de la cual quedemos afuera y que está siendo impulsada fuertemente desde el Brasil.

Por otro lado, nosotros definimos en el sur la posibilidad de que este recorrido se hiciera, desde el sur de Brasil, por Río Branco, un corredor de Río Branco a Colonia y el puente Colonia -Buenos Aires. Sobre el puente, acá se discutió mucho y hay distintas opiniones pero, bueno o malo, posible o no, acá hay una realidad: hace 20 años que se anuncian los beneficios del puente, pero el puente no está. Me animo a decir que por lo menos van a pasar 20 años más y no corro ningún riesgo ya que creo que no van a darse las condiciones para que se pueda concretar una inversión de este tipo.

Por lo tanto, nuestras "balas" en materia de infraestructura e integración las vamos a gastar en un corredor que termina en Colonia, y si bien Colonia es muy importante y no queremos que se retire de allí, eso no alcanza, no es suficiente y tiene que llegar a Nueva Palmira por su potencialidad futura y, fundamentalmente, a Fray Bentos porque ahí hay una realidad que es el puente que ya existe. Entonces, mientras resolvemos otros temas -que tienen que ver con si el puente de Colonia llega a madurar o si, en realidad, es el de Zárate- está el puente de Fray Bentos.

Nosotros tenemos que cuidar nuestras inversiones de integración porque, de lo contrario, vamos a quedar fuera de los circuitos de integración mientras los demás, aunque lentos -algunos más que otros- avanzan.

Como ustedes ven, este es un tema de discusión e intercambio pero que personalmente no puedo eludir porque creo que el Uruguay merece que se discuta y se defina por dónde pasa.

SEÑOR PENADES.- No sé de cuanto tiempo dispone la Comisión, señor Presidente, pero ya solamente con los temas planteados con respecto al transporte, daría como para tener al señor Ministro conversando acá varios días.

No soy miembro de esta Comisión de Transporte y Obras Públicas, pero si la bancada del Frente Amplio-Encuentro Progresista-Nueva Mayoría tiene un compromiso político a las tres de la tarde, debemos considerar que faltan tres minutos para esa hora, por lo que creo que no sería serio ingresar al tema vialidad, teniendo en cuenta que, además, sobre los temas de transporte hay varios señores Senadores que tenemos algunas preguntas para hacer. Por otro lado, hay un petitorio específico de mi parte en el sentido de que el señor Ministro comparezca con el Directorio de PLUNA para analizar en profundidad el tema relativo a la situación de la empresa de bandera nacional de aeronavegación.

Es así, señor Presidente, que me permito hacer una sugerencia en el sentido de que los minutos restantes de la Comisión los dediquemos a tratar de coordinar los días y las horas futuras en las que el señor Ministro pueda comparecer para conversar con nosotros sobre estos temas, porque pienso que hay muchas preguntas que los señores Senadores queremos efectuar sobre el tema transporte y ni qué hablar cuando ingresemos al tema vialidad.

En consecuencia, señor Presidente, sugeriría no ingresar al tema de vialidad y coordinar con el señor Ministro la fecha en que pueda venir para seguir conversando con más tiempo y con más profundidad sobre los conceptos que tan interesantemente nos ha expuesto en la tarde de hoy.

SEÑOR PRESIDENTE.- Comparto las opiniones vertidas por el señor Senador Penadés, pero más aún comparto el hecho de haber escuchado al señor Ministro en su exposición que, con buen poder de síntesis, nos ha ilustrado acerca de aspectos realmente necesarios para conocer su pensamiento. En lo que me es personal, también me ha quedado pendiente una serie de preguntas porque el tiempo no da para hacerlas hoy. El señor Ministro ha dicho cosas muy importantes, por ejemplo, respecto a inversiones y dejó otros aspectos pendientes que quiero aclarar. Esto es lógico porque la Cartera que ocupa el señor Ministro debe ser de las más importantes para el país por el volumen que maneja, lo que hará que solicitemos su presencia -como bien decía el señor Senador Penadés- en otras oportunidades.

Sabemos que el tiempo del señor Ministro no es mucho pero, por ejemplo, podríamos fijar un día de mañana para reunirnos…

SEÑOR RIOS.- Quiero aclarar la situación de la bancada de Gobierno.

SEÑOR PRESIDENTE.- No he terminado de hablar.

SEÑOR RIOS.- Pensé que el señor Presidente me había dado la palabra. Pido disculpas.

SEÑOR PRESIDENTE.- No, señor Senador Ríos, usted me interrumpió cuando estaba terminando de hablar, pero no tengo problema y con mucho gusto le cedo el uso de la palabra; creo que lo fundamental ya lo había dicho.

SEÑOR RIOS.- Quería aclarar el problema que surgió con el horario. Esto nosotros no lo teníamos previsto ni el señor Ministro lo sabía, como tampoco los otros señores Senadores, por lo que pedimos disculpas. Hechos políticos supervinientes surgidos en la mañana de hoy nos obligan a tener una reunión de bancada a las tres de la tarde. No quiero que quede solamente como que la bancada oficialista se quiere retirar a esa hora, sino que se trata de un elemento político que consideramos de gran importancia y que, como ocurrió esta mañana, no lo supieron nuestros visitantes ni pudimos avisarle al señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE.- La idea de trabajar de mañana es buena.

SEÑOR MOREIRA.- Además, señor Presidente, la vastedad de los temas que abarca esta Cartera hace que varias de las apreciaciones efectuadas por el señor Ministro originen una cantidad de preguntas, por lo que necesitaríamos más tiempo. La exposición ha sido muy interesante y muy minuciosa pero el señor Ministro ni siquiera ha agotado su disertación. De modo que quizás sea conveniente fijar un día en que no tengamos una sesión con poco tiempo -podría ser, como se ha dicho, de mañana- para conversar a calzón quitado sobre todos estos temas que sin dudas son de interés general.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me parece que la fecha sería después del 18, que no tenemos Senado.

SEÑOR VAILLANT.- Mientras pensamos la fecha de la próxima reunión, quisiera aprovechar para dejar planteada al señor Ministro una pregunta que, naturalmente, no ha sido tenida en cuenta en el desarrollo de su exposición. Aclaro que no era lógico que lo estuviera, pero es un asunto que me preocupa porque es de índole coyuntural. Se trata de la situación de una empresa -creo que se llama TRANSVIAL- que está haciendo gestiones de cobro de una deuda de $ 4:000.000. Dichas gestiones no se están pudiendo efectuar debido a una objeción interpuesta por el Tribunal de Cuentas, lo que genera una situación extremadamente grave -muchos somos conscientes de ello- sin una explicación de lo que sucede.

SEÑOR FERNANDEZ HUIDOBRO.- Como supongo que la intención del señor Senador era dejar planteada la pregunta para ser contestada en la próxima reunión, voy a hacer una propuesta formal. Sugeriría que el próximo miércoles 8 nos reuniéramos con el señor Ministro en horas de la mañana, siempre que no tenga ningún inconveniente; en lo personal, no lo tengo.

SEÑOR MINISTRO.- El próximo miércoles tengo algo agendado pero lo puedo resolver.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces, quedamos para el miércoles 8 a la hora 10.

SEÑOR MINISTRO.- Al inicio de nuestra exposición confesamos que no teníamos muy claro cómo abordar temas que, por cierto, son extensos, y créanme que traté de extraer solamente los títulos. Pero soy consciente de que el tiempo se va y en algunos de estos temas nosotros también necesitamos que haya un intercambio que nos enriquezca y que nos permita profundizar en los matices que a veces hacen a la cuestión. Así que, a pesar de estar con una agenda bastante abrumada, en la medida de las posibilidades, estamos a las órdenes.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que este primer encuentro ha sido muy bueno porque ya tenemos el material; ahora falta comenzar a trabajar.

SEÑOR MINISTRO.- En cuanto al tema que planteaba el señor Senador Vaillant, mi preocupación es la siguiente. No sé si puede esperar hasta la próxima reunión porque se está generando un perjuicio muy importante a quienes, de alguna manera, son integrantes de la empresa responsable de cumplir un servicio de abastecimiento. Pero, ¿qué pasó? En su momento hubo demoras en el trámite de licitación -voy a dejar un informe explicativo sobre la valoración y el análisis que hicimos a propósito de este tema para incorporar a la versión taquigráfica- y el Tribunal de Cuentas hizo algunas observaciones. Entonces, se generó el obstáculo de que es necesario levantar esas observaciones para poder pagar. Estas resoluciones fueron tomadas por el anterior Presidente de la República; por lo tanto, según opinión del Tribunal de Cuentas, sólo las puede levantar el actual Presidente de la República. De ahí nos surge la necesidad de la consulta que estamos haciendo, porque si el señor Presidente no las levanta -en función de que las observaciones aconsejarían la no reiteración del gasto- la empresa va a tener dificultades irreversibles. Entonces, estamos haciendo una consulta para que a nivel legislativo se nos oriente sobre el camino a seguir.

Si los señores Senadores están de acuerdo, podría leer este resumen -consulto a la Mesa acerca de cómo manejarnos- que a continuación pongo en manos de la Presidencia.

SEÑOR PRESIDENTE.- Oportunamente se hará un repartido.

SEÑOR MINISTRO.- Quizás también podría hacerse una copia de una carta que envió la misma empresa. Aclaro que no se trata de una empresa cualquiera, sino que se integró en aquel proceso de transformación de sectores del Ministerio para que asumiera el cumplimiento de determinados servicios. Por lo tanto, es una empresa integrada por ex trabajadores del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. De manera que no es una empresa y nada más. Existe ese vínculo.

Creo que para tener un panorama completo, además del análisis que hizo el señor Ministro, se podría -reitero- adjuntar una copia de esta carta.

SEÑOR VAILLANT.- La situación es realmente grave.

SEÑOR PENADES.- Como uno de los temas en el que pretendemos profundizar es la situación de PLUNA, sería bueno que pudiéramos coordinar para el miércoles -ya sea al comienzo, al mediodía, como recomendaba el señor Senador Antía, o al finalizar la sesión, eso quedaría en manos del señor Presidente y del señor Ministro- la comparecencia del señor Ministro junto con el Directorio de PLUNA, tal como ha sido solicitado, a fin de tratar puntualmente esa situación y luego seguir discutiendo los demás asuntos que tienen relación con dicha Cartera. Me parece que un mecanismo de trabajo que facilitaría nuestra labor, sería ir analizando cada una de las áreas.

SEÑOR MINISTRO.- Tengo la obligación de estar dispuesto a responder las inquietudes de los señores Senadores. No obstante, me parece que el conjunto del tema es uno, e incluye el del transporte aéreo y a PLUNA. A su vez, PLUNA, por sí misma constituye otro tema a analizar. No sé cuál es el tiempo que se ha previsto disponer para el funcionamiento de la Comisión, pero me gustaría que pudiéramos abordar el tema general y luego, seguramente, se va a suscitar más de un asunto -el de PLUNA, por cierto, y tal vez algún otro- que exija algún trabajo especial.

De todos modos, dejo en manos del señor Presidente la resolución de estos aspectos y quedo a las órdenes de los miembros de esta Comisión.

SEÑOR PRESIDENTE.- La propuesta del señor Senador Penadés es trabajar con el señor Ministro, por ejemplo, de 10 a 12 horas. Queda pendiente la convocatoria al Directorio de PLUNA.

SEÑOR VAILLANT.- Como observo que la sesión está por finalizar, deseo hacer la siguiente precisión.

Más allá de lo que ha dicho el señor Ministro, me siento preocupado, porque esta Comisión tiene que encarar el tema al que acabamos de referirnos. Entonces, como recién nos vamos a reunir el próximo miércoles para recibir al señor Ministro, tal como ha sido acordado, si los demás integrantes de la Comisión están de acuerdo, solicito una sesión extraordinaria, aunque sea corta, para poder abordar este tema, porque es muy grave. Estamos hablando de la paralización de abastecimiento y de la liquidación de una empresa de Maldonado.

SEÑOR MOREIRA.- El señor Ministro acaba de decir que esa decisión está en poder del Presidente de la República. Entonces, ¿qué podemos hacer nosotros? ¿Exhortarlo para que firme? No sé qué más podemos hacer nosotros en esta Comisión respecto de esa problemática en particular.

SEÑOR VAILLANT.- Entiéndase que el Presidente de la República por esta situación de hecho, se ve obligado a reiterar un gasto del que no fue responsable, o sea, que no tuvo origen en su propio mandato.

Creo que resulta sensato que esta Comisión de Transporte y Obras Públicas aconseje y dé su visión sobre este tema. No estaría solicitando esto si no se tratara de una simple reiteración de un gasto producido en la propia Administración; pero todos somos conscientes de que eso no es así. Entonces, como sabemos que la solución al problema pasa por una decisión del titular del Poder Ejecutivo, que implica contradecir al Tribunal de Cuentas, me parece oportuno que esta Comisión se pronuncie al respecto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me parece que el tema radica en otro lado y que a todos los gobiernos les debe haber sucedido lo mismo. Es claro que cuando un gobierno termina, otro empieza; ahora les toca a ustedes hacer frente a esta situación que está en manos del señor Presidente de la República. Comparto la posición del señor Senador Moreira en el sentido de que no nos corresponde a nosotros pedir al Presidente de la República que firme.

SEÑOR MOREIRA.- Se trata de un tema muy técnico sobre el cual debemos tomar conciencia.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

(Es la hora 15 y 17 minutos)